(c) Development of National Expressway network is estimated to cost around $25 billion. Pending amendment of NH Act, it is too early to indicate the quantum of foreign investments likely to flow during 1995-96.

(d) Yes, Sir. World Bank have offered comments on the draft Policy paper and suggested that India should start small with bridges and urban bypasses and expressways of demonstrably high priority in the beginning.

महत्वपूर्ण शहरों को एक्सप्रेस मार्गों से जोड़ने की योजना

577. **श्री आस मोहम्मद** : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश के महत्वपूर्ण शहरों को एक्सप्रेस मार्गों से जोड़ने की कोई योजना बनाई है ;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार इसको कब तक लागू करने का विचार रखती है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर (क) से (ग) सरकार ने महत्वपूर्ण शहरों को एक्सप्रेस मार्गों के माध्यम से आपस में जोड़ने के बारे में अभी तक कोई योजना तैयार नहीं की है। तथापि, सरकार ने कतिपय मार्गों का पता लगाया है जिन्हें एक्सप्रेस मार्गों के समान विकसित किया जाना है। आवश्यकता के अनुसार वर्ष 2015 तक 10,000 कि.मी. एक्सप्रेस मार्गों को चरणबद्ध रूप में विकसित किया जाना है।

Acquisition of land for Development of National Highways

578. SHRI V. RAJAN CHELLAPPA: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) the details of new National Highways or extension of the existing National Highways on which work was taken up during the last one year, State-wise;

(b) the land acquired for the above purpose; and

(c) the cost of acquisition of land and of extension of the highway development works?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER): (a) to (c) No new work was taken up and no land acqusition has been sanctioned during the last one year for new National Highways or extension of the existing National Highways declared during the eighth Five Year Plan.

Conversion of petrol ambassador cars into diesel cars

579. DR. SHRIKANT RAM-CHANDRA JICHKAR:

SHRI JAGIR SINGH DARD.

Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) whether it is a fact that conversion of Petrol driven Ambassador cars into Diesel cars is not allowed;

(b) if so, what are the reasons for this;

(c) when will this prohibition be lifted and conversion of petrol driven Ambassador cars into diesel cars allowed:

(d) whether it is a fact that such conversion is not allowed only because of pressure from a particular manufacturers lobby; and

(e) whether Government are aware that thousands of petrol cars are converted into diesel cars every year?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER): (a) No, Sir. As stipulated in

Section 52 of the Motor Vehicle Act, alternation in the Motor Vehicles can be made by giving prior notice and taking approval of the Registering Authority within whose jurisdiction, the owner has residence or the place of business where the vehicle is normally kept

(b) to (d) Do not arise.

(e) No such data is avaiable.

दिल्ली परिवहन निगम को पुनर्जीवित करने के लिए उठाए गए कदम

580. **श्री अनन्तराम जायसवाल :**
श्री सत्य प्रकाश मालवीय :

क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली परिवहन निगम बसों के रख-रखाव एवं उनके संचालन की पूरी क्षमता क्या है तथा वर्ष 1993-94 में निगम के बेड़े में कितनी बसें थीं, अभी निगम के बेड़े में कितनी बसें है और उनमें से कितनी सड़कों पर चल रही है ;

(ख) दिल्ली परिवहन निगम का कुल घाटा कितना है, निगम के कुल परिचालन पर प्रति कि०मी० आमदनी एवं बसों के परिचालन में प्रति कि.मी. होने वाले नुकसान का ब्यौरा क्या है और रेड लाइन एवं दूसरी निजी बसों के मालिक साल के अंदर ही दूसरी बस के स्वामी बन जाते हैं; इसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार निगम की वर्तमान स्थिति को ध्यान में रखते हुए इसे पुनर्जीवित करने के लिए क्या कदम उठाने पर विचार कर रही है और सरकार द्वारा यदि कोई सकारात्मक कदम उठाया गया है तो उसका ब्यौरा क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) दि.प.नि. की कुल क्षमता 3395 बसों का प्रचालन और रख-रखाव करने की है। वर्ष 1993-94 के दौरान दि०प०नि० के बेड़े में 3706 बसें थीं। फिलहाल दि.प.नि. के बेड़े में 3500 बसें हैं जिनमें से औसतन 2058 (अन्तर्राज्यीय रूटों सहित) बसें फरवरी, 95 के महीने के दौरान प्रतिदिन सड़कों पर चलीं।

(ख) 31 मार्च, 1994 तक दि०प०नि० का कुल संचित घाटा 1376.45 करोड़ रु० था। दि० प० नि० की प्रचालन आय (प्रति कि०मी०) 5.69 रु है जबकि इसका प्रचालन घाटा (प्रति कि.मी.) 4.27 रु0 है। सरकार के पास रेड लाइन बसों के मालिकों के व्यय और आय के बारे में कोई जानकारी नहीं है।

(ग) सरकार ने दि०प०नि० के घटिया कार्य स्तर को सुधारने के लिए निम्नलिखित उपाय किए हैं :—

(1) 21-6-1994 से दि०प०नि० के किराए ढांचे में वृद्धि,

(2) दि.प.नि. के फालतू स्टाफ को कम करने के लिए निगम में स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना शुरू करना।

(3) 31-3-92 की स्थिति के अनुसार दि.प.नि. पर सरकार के बकाया प्रतिदेय ऋणों और उस पर लगे ब्याज को इक्विटी में परिवर्तित करना।

(4) जनशक्ति अनुपात में कमी।

(5) घाटे वाले रूटों से दि०प०नि० की बसों को हटाना।

Creation of Maritime Board in Tamil Nadu

581. SHRI S. MUTHU MANI: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state.

(a) what action has been taken by Government regarding consent to the proposal of the Tamil Nadu Government for the creation of Maritime Board in Tamil Nadu; and